

gli Stati Uniti — forniscono ai cinesi.

Soffersse di reumatismi

ma del 1930 non soffrì più per venti anni

Ecco un signore che può dire di aver battuto il record della sofferenza.

Dal 1910 al 1930, e cioè per venti anni, ho sofferto di una grave forma di realismo. Ora sono contento di poter dire che dal 1930 non sono più affetto da realismo. Perché ho preso i Salt Kruschen. Credetevi, vent'anni di sofferenze sono molti perché li deve apporpare... W. P.

I dolori reumatici sono causati da appuntiti acidi urici che si accumulano nelle articolazioni, nel muscolo e nelle articolazioni. I più efficaci

o dell'Esercito

promozioni
i gradi

**La Sezione Italiana d'areografia
del Istituto Montana-Zugzwang**
(Switzerland)

Brasopia, pron. m. di cost. nelle
lins, il diritt. gen. ar. misto, guer-
ra. Ricchi, id. nom. comans, id. lerr.
Nari. Nicoletti, id. id. Roma. Fonza-
no, id. id. nom. C. A. Unica per lo
appo. Giambelli, id. com. ad essere
comand. presso minist. Africa 11. C.
id. id. com. ad essere dest. com. C. A.

Alpo materna
mi dono il re

ritano, id., dist., m. C. A. Koma per
inc. spec.; Robbia, id., coul. al. verso
dest. ann. C. A. Torino per inc. spec.;
Teroli, id., H. milit. destra per inc.
spec.; Bergami, id., uom. caudati, dil.
terr. Ullini, Morano, id., dest. ann.
C. A. Alghendria per inc. spec. non
sede a Generali Reclusa, dest. ann.

C. A. Alessandrini e soci. snc. (snc.),
 Lungio. 10, Bologna 10; Gatti, id. G.
 A. Roma 10; Callegari, id. S. Maria
 10; Uffici, id. (con sede a Forlì); Gi-
 rastelli, snc. cons. snc. Roma 10;
 Leonelli, id. Napoli.

Generali di Brigata del CC. RR.
 Grossardi, prom. gen. di div. CC. RR.,
 via. snc. 10, 10, 10, 10, 10, 10, 10, 10.

Id., dest. com. gen. arma CC. R.I. per inc. spec. Pattolati. Id., cont. a rimani, dest. com. C. A. Alessandria per inc. spec. Iena seds a Genova; Celli, Id., dest. com. gen. arma CC. R.I. per incarichi speciali.

ARMA DEI CARABINIERI REALI
Colonnelli (tutti) pers. gen. brig.

ARMA DI FANTERIA
Regio Comando

Colonnelli: Ferrugi, primo tenente
Ferrugi, per incarico, ed è sostituto vice
comandante dist. di Fossalta (Bologna);
Marchionni, id. v. nomina v. command.
di Volturno (Caserta); Fiorucci, id. ed

to, comandato però il minia. Africa
Italiana, Giabissi, promosso gen. di
brig. a deslin, al minia, guerra per
incare spec. a Epouito, gen. per mariti
cocco, a nomia v. comandi, il Vapori
(Polserio): Maggiani, promosso gen.
brig. a nomia v. comandi, di Sforzo-
ca (Novara): Lorenzelli, id., re di de-
diale che, comandi, id., re di de-

o comandato presso il ministro. Altra
linea: Giacobbe, il figlio di Giuseppe
brile, si destina al militato, guerra per
l'indole sua, e questo, per il suo
eccellente, o, nome, il comandante, il Vapori
l'elemento: Maggiori, primo grado gen.
brile, o, nome, il comandante, il fiorone
sua (Novara), Lorenzoni, id. ed. e de
primato come il comandante, il
l'area, specie il settore di vespertina;
Martini, ed. per meriti eccell., o, nome,
comand. di identificazione (Alas), gen.
l'istia; Giuliano, o primo grado gen. brig.
nome, il comandante, ed. la brava (Ere-
via), Zambini, id. per meriti eccell. ed
il destina, al com. C. A. Milano per
l'istia, per, Sottoseg.

BERRY.
L'ottico di Torino
VIA ROMA 9 ang. Via Cesare Battisti

2. PUBBLICAZIONE

COMUNICATO

Ministero delle Corporazioni
DIREZIONE GENERALE
del Personale della Previdenza

La Soc. An. «L'Aquila», in
guidazione in Torino, ha chie-
sto il rinvio totale della causa.

ARMA DI CAVALLERIA
Risale Comando
Colonnello Nicotri, primo suo brig.
per carichi di cavalleria, a 1. milia-
to, guerra per l'entusiasmo agli al-
ternando i carri, truppe, etc.; Volont.
di contin. guerra di prima, rinun-
zia a norma degli ar-
e 36 del R. D. L. 28 aprile 1924
n. 966, per esenzione estinta ogni
scabio e per essere stata liquidata
un impegno derivante da operazio-
ni assicurative.

Chiunque abbia ragione di o-

di campo di S. Ann. il Duca d'Acosta;
Berardelli, è, nome, comandi, scuola
appello di cavalli. (Piemonte, Biscione,
e incise. Luna, di S. comandi, d'Alv.
col. Emanuele Villabona Testa di Ferro
(Piemonte).

ANNA DI ARTIGIERIA
Ruola Comandante

[illegible]

Dott. R. GAZZONE
MALATTIE VENEREE e della PELLE
Piazza Statuto 14 - Sala separata

Prof. Dott. MARZOCCHI
Specialista in
MALATTIE DELLA PELLE e VENERE
Via Accademia Albertina, 21
Tel. 49-522 - Ora 13-14, 17-20 - Fax. 9-11

Prof. Dott. MARZOCCHI Specialista in
MALATTIE DELLA PELLE e VENERE
Via Accursio 20, 13030 Albino; 13031; 13032; 13033; 13034; 13035; 13036; 13037; 13038; 13039; 13040; 13041; 13042; 13043; 13044; 13045; 13046; 13047; 13048; 13049; 13050; 13051; 13052; 13053; 13054; 13055; 13056; 13057; 13058; 13059; 13060; 13061; 13062; 13063; 13064; 13065; 13066; 13067; 13068; 13069; 13070; 13071; 13072; 13073; 13074; 13075; 13076; 13077; 13078; 13079; 13080; 13081; 13082; 13083; 13084; 13085; 13086; 13087; 13088; 13089; 13090; 13091; 13092; 13093; 13094; 13095; 13096; 13097; 13098; 13099; 13100; 13101; 13102; 13103; 13104; 13105; 13106; 13107; 13108; 13109; 13110; 13111; 13112; 13113; 13114; 13115; 13116; 13117; 13118; 13119; 13120; 13121; 13122; 13123; 13124; 13125; 13126; 13127; 13128; 13129; 13130; 13131; 13132; 13133; 13134; 13135; 13136; 13137; 13138; 13139; 13140; 13141; 13142; 13143; 13144; 13145; 13146; 13147; 13148; 13149; 13150; 13151; 13152; 13153; 13154; 13155; 13156; 13157; 13158; 13159; 13160; 13161; 13162; 13163; 13164; 13165; 13166; 13167; 13168; 13169; 13170; 13171; 13172; 13173; 13174; 13175; 13176; 13177; 13178; 13179; 13180; 13181; 13182; 13183; 13184; 13185; 13186; 13187; 13188; 13189; 13190; 13191; 13192; 13193; 13194; 13195; 13196; 13197; 13198; 13199; 13200; 13201; 13202; 13203; 13204; 13205; 13206; 13207; 13208; 13209; 13210; 13211; 13212; 13213; 13214; 13215; 13216; 13217; 13218; 13219; 13220; 13221; 13222; 13223; 13224; 13225; 13226; 13227; 13228; 13229; 13230; 13231; 13232; 13233; 13234; 13235; 13236; 13237; 13238; 13239; 13240; 13241; 13242; 13243; 13244; 13245; 13246; 13247; 13248; 13249; 13250; 13251; 13252; 13253; 13254; 13255; 13256; 13257; 13258; 13259; 13260; 13261; 13262; 13263; 13264; 13265; 13266; 13267; 13268; 13269; 13270; 13271; 13272; 13273; 13274; 13275; 13276; 13277; 13278; 13279; 13280; 13281; 13282; 13283; 13284; 13285; 13286; 13287; 13288; 13289; 13290; 13291; 13292; 13293; 13294; 13295; 13296; 13297; 13298; 13299; 13300; 13301; 13302; 13303; 13304; 13305; 13306; 13307; 13308; 13309; 13310; 13311; 13312; 13313; 13314; 13315; 13316; 13317; 13318; 13319; 13320; 13321; 13322; 13323; 13324; 13325; 13326; 13327; 13328; 13329; 13330; 13331; 13332; 13333; 13334; 13335; 13336; 13337; 13338; 13339; 13340; 13341; 13342; 13343; 13344; 13345; 13346; 13347; 13348; 13349; 13350; 13351; 13352; 13353; 13354; 13355; 13356; 13357; 13358; 13359; 13360; 13361; 13362; 13363; 13364; 13365; 13366; 13367; 13368; 13369; 13370; 13371; 13372; 13373; 13374; 13375; 13376; 13377; 13378; 13379; 13380; 13381; 13382; 13383; 13384; 13385; 13386; 13387; 13388; 13389; 13390; 13391; 13392; 13393; 13394; 13395; 13396; 13397; 13398; 13399; 13400; 13401; 13402; 13403; 13404; 13405; 13406; 13407; 13408; 13409; 13410; 13411; 13412; 13413; 13414; 13415; 13416; 13417; 13418; 13419; 13420; 13421; 13422; 13423; 13424; 13425; 13426; 13427; 13428; 13429; 13430; 13431; 13432; 13433; 13434; 13435; 13436; 13437; 13438; 13439; 13440; 13441; 13442; 13443; 13444; 13445; 13446; 13447; 13448; 13449; 13450; 13451; 13452; 13453; 13454; 13455; 13456; 13457; 13458; 13459; 13460; 13461; 13462; 13463; 13464; 13465; 13466; 13467; 13468; 13469; 13470; 13471; 13472; 13473; 13474; 13475; 13476; 13477; 13478; 13479; 13480; 13481; 13482; 13483; 13484; 13485; 13486; 13487; 13488; 13489; 13490; 13491; 13492; 13493; 13494; 13495; 13496; 13497; 13498; 13499; 13500; 13501; 13502; 13503; 13504; 13505; 13506; 13507; 13508; 13509; 13510; 13511; 13512; 13513; 13514; 13515; 13516; 13517; 13518; 13519; 13520; 13521; 13522; 13523; 13524; 13525; 13526; 13527; 13528; 13529; 13530; 13531; 13532; 13533; 13534; 13535; 13536; 13537; 13538; 13539; 13540; 13541; 13542; 13543; 13544; 13545; 13546; 13547; 13548; 13549; 13550; 13551; 13552; 13553; 13554; 13555; 13556; 13557; 13558; 13559; 13560; 13561; 13562; 13563; 13564; 13565; 13566; 13567; 13568; 13569; 13570; 13571; 13572; 13573; 13574; 13575; 13576; 13577; 13578; 13579; 13580; 13581; 13582; 13583; 13584; 13585; 13586; 13587; 13588; 13589; 13590; 13591; 13592; 13593; 13594; 13595; 13596; 13597; 13598; 13599; 13600; 13601; 13602; 13603; 13604; 13605; 13606; 13607; 13

MALATTIE VENEREE e della PELLE
Dott. CHIAVARINO
Via Lucio Montanari (1914 Salizzada) 4
Bologna - tel. 24.11.11

Dott. Cav. SALVI
MALITTE VENERE E MIN PRE
Malattie veneree

ANNA DEL GENIO
Musica Comunque

Gelonomelli: Grossa, prom. rex. brig.
nom. comand. genio G. A. Cagliari;
Bianchi, id. id. Fronte; Naveri, id.
id. Bari; Begli, id. id. Napoli; Klei.
id. comandante prespa. minil. marina;
Cirraro, a comand. ex. mil. uff. compl.

Dott. med. WYSS
Via Po 20 - 1° piano

MALATTIE VENEREE e altre PELLE
Giacini Iarici dalle 9 alle 20 - Post. 9

1. NAME (Print)

MALATTIE VENEREE & MIMI FELICI
Piazza Sestiere 14 - Sala separata
Tel. 49-528 - Ore 11-16, 17-20. Post. 9.

Prof. Dott. MARZOCCHI
Specialista in
MALATTIE DELLA PELLE & VENERE
Via Accademia Albertina, 21
I. 255-50-51; I. 35-50-51; II. 30-31; fest. 10.

Dott. BARAVALLE Specialista
MALATTIE DELLA PELLE & VENERE
Via G. Verdi 34. Salotti separati. Tel.
01-480. Ore 9-11, 15-16, 18-20; fest. 9.

MALATTIE VENEREE & della PELLE
Dott. CHIAYIRANO
Via Lucio Manuzzi 41, Palazzo ex
Raffaele, pure apertal - Ore 10-15 e 18-20

Dott. Cav. SALVI
MALATTIE VENEREE & MIMI FELICI
Malattia venerea:
V. Cernuschi 8-Ore 9-10; 14-19; fest. 9-10.

Dott. med. WYSS
Via Po 28 - 1° piano
MALATTIE VENEREE & della PELLE
Clichié fiscali dalle 9 alle 20 - Post. 9.

Sant'Elena controluce

Ho sott'occhio un raro libretto: *Mémorial de Sir Hudson Lowe, relatifs à la captivité de Napoléon à Sainte-Hélène*. Turin, chez les héritiers Bianchi & C., 1831, che fa di curioso contrappunto al *Mémorial de Las Cases* e a tutta l'altra letteratura napoleonica dell'esilio. E' naturalmente un'arringa del carcere di Napoleone in difesa del proprio operato, la quale (strano) mi ha dato in qualche momento un certo senso di apocriefo. « Che ho fatto, infine? — chiede sir Hudson Lowe — sono stato il troppo fedele e minuzioso esecutore degli ordini che un ministero odiato mi aveva impartiti. Da ogni parte un coro di voci si è levato ad accusarmi di essere stato il carnefice di Napoleone Bonaparte. Una maledizione europea pesa su me, che mi ha seguito fino al di là dell'Oceano; e che, unita al mio nome per secoli, io sono come uno di quei disgraziati che venivano avviati a un rogo: sempre il cadavere di Napoleone è legato alla mia esistenza, e se il mio nome viene pronunciato, subito io vedo la gente fremere intorno a me, i visi oscurarsi, i muscoli contrarsi nell'indignazione. Al quale movimento oratorio non può negarsi una certa eloquenza; come una certa verità psicologica mi è parso di riscontrare nel ritratto del mio prigioniero, quale gli eventi glielo consegnarono. « Per i suoi ammiratori, Napoleone è sempre stato un semidio, per i suoi nemici, una potenza infernale: la parte dell'uomo non è mai stata fatta. Fanatico del comandare, costretto a ingrandirsi per imporre, naturalmente portato al dominio, egli non si è mai lasciato scorgere interamente. Dotato a un grado incredibile di forza e di stoicismo, finché la fortuna gli obbediva non lo si vide mai dolersi delle mille contrarietà che torpivano l'esistenza. Nelle marce penose della campagna d'Italia, sotto il sole verticale di Egitto, prigioniero dei ghiacci in Russia; bruciato dal caldo, sferzato dal vento o inondato dalla pioggia, mai un gesto di impazienza, una parola di contrarietà uscì dalla sua bocca. L'ambizione non gli lasciava il tempo di lamentarsi; ma tutto cambiò il giorno che la fortuna gli voltò le spalle: allora il carattere per tanto tempo compresso scoppiò, l'imperatore lasciò il posto all'uomo, Napoleone a Bonaparte, il francese al Corso. Fu in tali condizioni che egli mi venne affidato, insubordinatamente, a condizioni primitive di esistenza, non si riscontrava più in lui quella forza morale che l'aveva posto al di sopra dell'umanità. Senza filosofia nella disgrazia, egli si sfogava in imprecazioni contro la fortuna che lo aveva così largamente favorito durante i più begli anni della sua esistenza di gigante. »

E questo giudizio, da parte di sir Hudson Lowe, è più che comprensibile, anzi l'ammirazione e una strana sincerità fatta di automutilazione, abbondano nelle sue pagine. Ma io confesso che, leggendo, più che alla curiosità dei fatti narrati, più che alla verità psicologica e storica, il mio interesse andava ad altra cosa, di cui la lettura mi dava appena lo spunto: era uno stato d'animo poetico, anzi mitico, che nasceva in me e non giungeva al cernice magico: *Alti quante volte io l'ho visto — morir d'un giorno inerte...* No, non era l'ormai troppo evocato, da me e da tutti gli altri uomini, spettacolo dell'uomo fatale sul suo scoglio; non era la vita storica di Napoleone, che in quei giorni finiva; era la sua seconda vita, postuma e mitica, che in quei giorni segretamente, sotterraneamente, già cominciava — a muoversi la fantasia. Quell'esistenza, quell'ossessione quasi di sir Hudson Lowe a difendersi dall'ondata di esecrazione che lo sospinge fuggiasco di terra in terra, dicono più eloquentemente delle parole che io non appena dopo la morte avesse fatto sbalorditi progressi, dilagasse incoercibile nel mondo. Già al suo ritorno da Sant'Elena, lo stesso re di Inghilterra rifiutò di ricevere sir Hudson Lowe. E come è appassionata seguire qua, là, per l'Europa, dopo la catastrofe, i primi segni della resurrezione! Come una piana intricata per un buon cane da caccia; come (se il confronto non fosse di una irrivolenza, che assunse più di me sente con tutta l'anima) seguire, dopo il disonore del Golgota, i primi segni della ripresa cristiana.

Sono appena appena sanate le piaghe d'oro e di sangue, e il bruciore della sconfitta, e già — singolari apostoli dalla grinta, via, alquanto patibolare — i demi-volte si adoperano a tutt'uomo a gettare nel cuore dell'oblioso popolo le prime radici della nuova religione. Sì, beviamo all'onore dell'Impero, brindano nelle convetticole clandestine, in silvi e frustoni, i vari colonnelli Brindau che stancavano la nostra infanzia,

alle recite di Alfredo De Sanctis. Povera polizia che non ha più Fouché, poveri emigrati, poveri Borboni bonari, cosa potete fare contro simili satanasismi che vi stregano la gioventù? Ogni istitutore di case patinate si affrettava a un tragico palcoscenico di affollamento in quegli anni sul suolo di Francia, ma quello del Re maritimo all'ultimo cede terreno davanti all'altro dell'imperatore capivo nell'isola atlantica. Invano, sinte si illustre delle ragioni della politica e di quelle dell'onore, Chateaubriand si batte, come un cavaliere antico, in difesa della legittimità minacciata: a pochi anni di distanza dal suo libello famoso: *De Bonaparte et des Bourbons*, che tanto ha contribuito alla Restaurazione, le parti già sono invertite: i Borboni sono la pace e l'equilibrio, ma la generazione rovente e ardente, invece, allestita ed alla dismisura. Anche la giovane letteratura, in per-

sona di Victor Hugo, compie la sua conversione dai gigli di Francia all'ape di Corsica. Un istante annessa nella sua realtà di sangue, l'epopea, trasfigurata dalla leggenda, risale alla nei cieli di tutta Europa: è in prete di uno stendhaliano occhio infiammato, più di un cuore incredulo dell'epoca. Napoleone coi suoi dodici Marescialli tien luogo di Cristo e dei dodici Apostoli; e se gli hanno ucciso Ney, la sua morte eroica non fa un po' pendere a quella di Stefano il protomartire? Il popolo dei gigli, i narratori i nuovi *chansonniers* parigini — si affolla intorno alle avole perché rievocano i loro ricordi: *Il avait petit chapeau avec redingote grise...* *Parlez-nous de lui, grand maître, parlez-nous de lui, Heine* si fa per scrivere i due granatieri, nell'Italia bruciante di napoleonidi i moti carbonari avvenivano sotto il segno dell'imperatore e con la cremina del suo sangue.

Mentre tutto ciò frema, mugga, ribolle, e ben altro ancor si prepara, laggiù, nell'isola atlantica, la salma giace tranquilla nella sua tomba senza epitaffio, nell'ombra di un salice piangente, in una solitudine incommensurabile e — 1831 — sir Hudson Lowe termina senza sospetti le sue memorie. Napoleone è morto da quasi undici anni, io non sono più a Sant'Elena, e le ceneri dell'antico Imperatore dei Francesi riposano solitarie e abbandonate in quell'isola. Oh la più romantica fra le stampe romantiche dell'Ottocento! Pellegriaggi di fedeltà soltanto su fragili velieri migliaia di miglia nell'infido Oceano, per sostare presso una tomba ombreggiata da un salice: « Un ultimo dovere restava da compiersi: prendemmo il cammino della tomba. E' situata al fondo di uno stretto vallone, il solo luogo dove Napoleone potesse trovare un po' d'ombra e di verde. Egli veniva sovente a ripo-

sare con madama Bertrand, si sedeva vicino a lei sotto il salice piangente, e la sua compagna gli faceva la lettura. Là vicino era una sorgente d'acqua freschissima, a cui egli andava a dissetarsi... La sua cenere riposava all'ombra della pianta che così spesso l'ombreggiava in vita. Tre lapide pietre senza iscrizione coprono la sua modesta tomba, una griglia in ferro la circonda, la colsi — narra il signor Marius Villiers, autore di un *Pèlerinage à Sainte-Hélène* — qualche ramo del salice che conservo come un ricordo prezioso. »

1830: translation des Cendres. Una nave da guerra attraversa l'Atlantico, la comanda il principe di Joinville, figlio del re di Francia. Per chi non le antitesi vittorologiche, poche sono più suggestive di questa: sotto la spinta del napoleonismo irrompente, il ramo cadetto dei Borboni è costretto a cedere, manda una di suoi

Filippo Burzio

LE LETTERE SEGRETE DELLO ZAR Il dramma della Finlandia

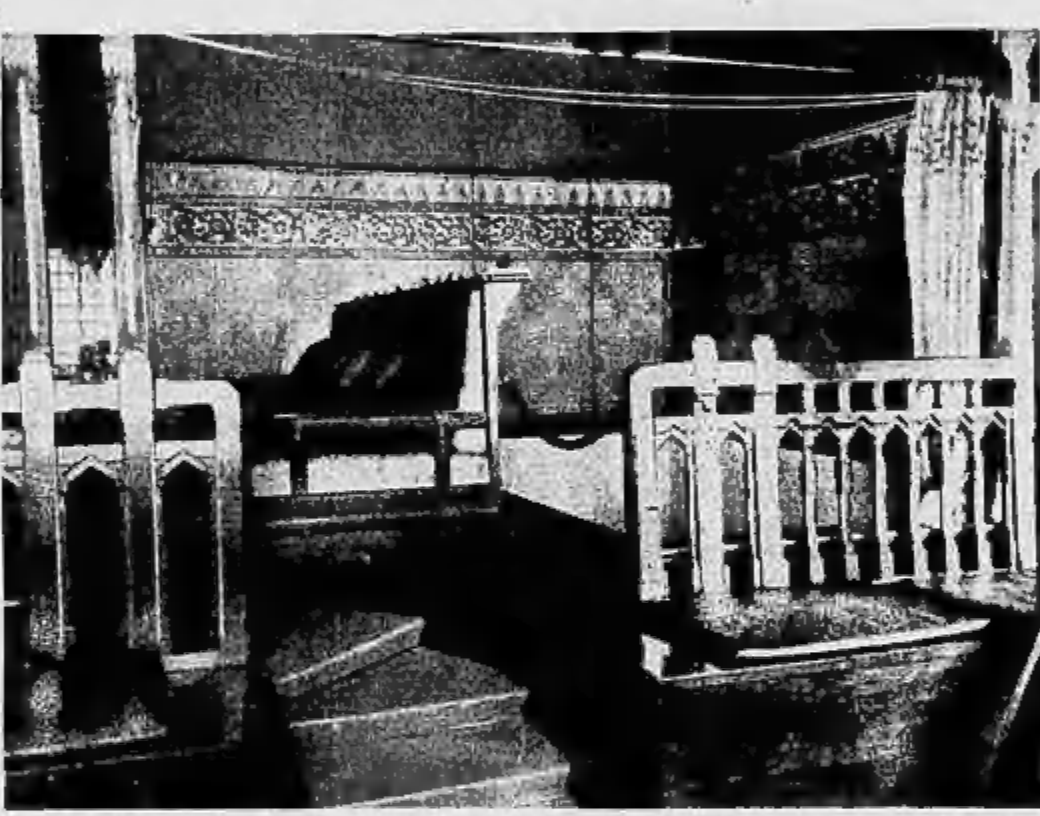
La zarina madre in difesa del popolo baltico - Una profezia e un monito appassionato che Nicola II non ha raccolto - Alla vigilia della guerra col Giappone - Curiosa storia di 5000 rubli

Nel 1901 i giornali fecero molto clamore intorno a un altro incidente col Kaiser. Nella lettera della zarina — che chiede spiegazioni allo zar — e nella risposta al quest'ultimo, l'incidente viene messo in piena luce. Scrive l'imperatore: «... Piaci dirmi cosa c'è di vero in questa storia dell'imperatore Guglielmo che avrebbe distribuito in 500.000 rubli non riceveva a capofila, ma in modo più incredibile. Questa nuova parte di ufficiale pagatore mi sembra piuttosto ridicola. Come ha fatto a non capirlo? »

Anche qui abbiamo avuto un grande incidente a Berlino, ed è dopo (il re Cristiano IX di Danimarca) si aspettava di vederlo arrivare con un sacchetto di denaro; solo che egli (il Kaiser) non avrebbe potuto indovinare un'infelice danese perché non c'era. Ma forse avrebbe fatto in modo di procurargli qualche danno che nell'Almanacco di Gotte è citato come ammissione della flotta danese...

Un gesto inaudito
Nicola II alla spiegazione richiesta.
Spada, 28 ottobre 1901.
... Nella tua ultima lettera mi hai chiesto di parlarti della visita dell'imperatore a una città russa di tutto quello che è accaduto, ricordi il telegramma che egli mi fece arrivare quando mi giunse da Kronstadt? Si lamentava che i nostri agenti doganali non lasciavano passare gli oggetti che egli aveva in tasca in occasione di un suo piccolo comizio che era stato domandato da un incendio. Successivamente, a Danzica, mi aveva chiesto se potevo recarmi dato che quella città era tanto vicina alla sua villa di caccia. Mi disse che in precedenza c'era già stato in incognito e che si era procurato lì tutte le provviste per la sua villa. Gli risposi che non avevo nulla in contrario e aggiunsi che avrei inviato una somma di denaro in soccorso a quella popolazione. Allora mi chiese di parlarle di un altro incidente, portato lui a mio nome. Naturalmente era una richiesta bizzarra ma difficile a respingere; così acconsentii. Poi tardi egli ci ordinò, tenne il discorso di cui hai sentito parlare e distribuí solennemente il denaro. Certamente, qualsiasi dei nostri governatori avrebbe fatto lo stesso, ma per un monarca di un altro paese è un gesto inaudito: da ciò tutto il *Journal des Débats* ha tratto un articolo di grande interesse, postuma e mitica, che in quei giorni segretamente, sotterraneamente, già cominciava — a muoversi la fantasia. Quell'esistenza, quell'ossessione quasi di sir Hudson Lowe a difendersi dall'ondata di esecrazione che lo sospinge fuggiasco di terra in terra, dicono più eloquentemente delle parole che io non appena dopo la morte avesse fatto sbalorditi progressi, dilagasse incoercibile nel mondo. Già al suo ritorno da Sant'Elena, lo stesso re di Inghilterra rifiutò di ricevere sir Hudson Lowe. E come è appassionata seguire qua, là, per l'Europa, dopo la catastrofe, i primi segni della resurrezione! Come una piana intricata per un buon cane da caccia; come (se il confronto non fosse di una irrivolenza, che assunse più di me sente con tutta l'anima) seguire, dopo il disonore del Golgota, i primi segni della ripresa cristiana.

La situazione russa si deteriora. I rivoluzionari non abbandonano la tecnica del terrorismo. La questione finlandese, per quanto di natura particolare, non contribuisce a distendere gli animi e la parte che vi ha lo zar è tutt'altro che felice. Ricordiamo brevemente i fatti. Nel 1809 la Finlandia, che apparteneva prima alla Svezia, era caduta sotto il dominio russo rimanendo retta come un granducaio indipendente, unito



LA SALA DA BAGNO DELLO ZAR E ZARSKOJE SÈLO, una pinella in miniatura che Nicola II preferiva, per timore di attentati, ai bagni di mare sulle spiagge.

alla Russia solo dalla persona dello zar che aveva il titolo di granduca di Finlandia. Tale statuto era stato rispettato da Alessandro I, Nicola I e Alessandro II. Sotto Alessandro III gli elementi nazionalisti avevano cominciato a fare il loro lavoro e a diminuire i privilegi della Finlandia in modo da ridurla alla fine a una semplice provincia dell'impero. Nicola II aveva continuato questa politica e nel 1898 aveva nominato governatore della Finlandia il generale Bobrikoff, affidandogli il compito di accelerare la russificazione del paese. Un anno dopo lo zar annuiva infatti nuove restrizioni dell'autonomia finlandese. Si seguiva un vivo movimento in tutta l'Europa e una delegazione di intellettuali si recava in Russia per intercettare presso Nicola II. Lo zar non volle ricevere la delegazione e continuò a incoraggiare l'azione di Bobrikoff. L'imperatrice Maria, invece, allora, dalla Danimarca, si fece la seguente lettera che è una delle più interessanti dell'epistolario e che, per alcuni lati, appariva addirittura profetica. Un anno dopo, infatti, il governatore della Finlandia veniva assassinato.

13 Ottobre 1902.
Mio carissimo Nicky,
Mi ricordo con ciò piacere la tua lettera, scritta sotto la buona impressione che la recente malattia ti hanno fatto, e tu se ne rigranzi molto.
Sfortunatamente la nostra lettera doveva essere intercettata: ti scrivevo per dirti quanto ero contenta per la voce che Bobrikoff stava per andarsene via. Ma adesso, avendo letto con disperazione la lettera che è stato provocato da tutta la nuova misura che egli ti ha proposta e che tu hai approvato, sono rimasta con un senso di vero rammarico e di dispiacere.
E' un vero peccato per me il fatto che tu, mio caro buon Nicky, che hai sempre avuto un così forte senso per la tua nobilità imperiale, non sia riuscito a guardare e a guardare a un mentitore come Bobrikoff! Il mio rammarico è particolarmente vivo per il fatto che quando avevamo discusso la questione — tu nel marzo scorso nel tuo studio al palazzo d'inverno — mi avevi promesso di acciorgli per personalmente per fermare il suo eccessivo zelo. Dovresti ricordartene. Io peraltro mi affrettavo per ringraziarti di questa promessa con un bacio. Ma in seguito egli venne a Pietroburgo e rimase a dimorare completamente nella tua idea. Avevi ripetutamente spiegato che la tua ferma intenzione era di non mutare nulla in quel paese ed ecco che ora accade proprio il contrario. Dove le cose andranno sempre bene, dove

la gente era perfettamente felice e soddisfatta, adesso tutto è slacciato, tutto è cambiato, sono seminati disordine e odio, e tutto ciò in nome del cosiddetto patriottismo. Che bell'esempio di comprensione del significato di questa parola! Tutto ciò che è stato fatto e si sta per fare in Finlandia è basato sulla menzogna e l'inganno e porta diritto alla rivoluzione. Non hai mai ascoltato quelli che polemicamente ti dicevano sulla situazione di quel paese, traeva Bjornbohm, poi, naturalmente egli è stato trattato come un mentitore e io non lo hai detto. I pochi senatori che Bobrikoff ti ha fatto vedere erano suoi creature che ti mentivano dicendo che tutti erano felici e contenti. E' una piccola menzogna in Finlandia che protestano. Quel che ti dicono che lo schiacciamento di questo paese sarà la nobilità pagina della tua storia sono dei parlanti. Qui e là tutta l'Europa, in ogni paese, l'indignazione è clamorosa.

Ciò che mi fa soffrire è sentire che tu sei la Finlandia quanto una volta la Russia, e ciò che mi fa disperare è che io proprio tu, che sei mio figlio e che mi sei tanto caro, e che per me è un peccato commettere tante flagranti ingiustizie, come che tu spontaneamente volentieri non saresti mai fatto. Il mio cuore angustia a dover scriverti tutte queste cose così pesanti, ma se non ti dico la verità chi te lo dirà mai? Devi comprendere che è solo il mio grande amore e la mia devozione per te che mi spingono a farlo.
E' adesso il mio in guardo agli ultimi giorni di Bobrikoff, egli intendeva creare un tribunale militare speciale, per punire la legge militare con poteri straordinari, al Governatore Generale, di arrestare, accusare e detenere chi gli piaceva e di ordinare la deportazione senza regolare processo. Ti consiglio di non dare il tuo consenso a ciò: pensa alla tua responsabilità che dovrai sopportare, pensa a quanti poveri innocenti soffriranno per questo piano infernale...

... Egli attende un pretesto per impadronirsi della forza pubblica e costringere così la sua nobilità imperiale. Mio caro e buon Nicky, prego il di che ti apra gli occhi e il guidi. Credi a me e a Nicky Bobrikoff, questo cattivo genio: dà il tuo posto a un uomo di tua fiducia, cedi e abbandonati ingiustamente da un aver paura di dirti la verità...

... Il figlio sul caso morto

La risposta dello zar è tipica. All'angoscia e l'inghiottita lettera della madre — che abbiamo riportato solo la parte per ragioni di spazio — Nicola II rispondendo a non c'è nulla di peggio per la pace interna del paese.
Inoltre, cara mamma, per quanto sia molto duro per un figlio il dirlo alla sua mamma cara ed amata, non posso in coscienza essere d'accordo con la tua opinione sulla situazione della Finlandia. Agli occhi del mio Creatore devo portare il fardello di una terribile responsabilità ed essere pronto in ogni momento a renderne conto delle mie azioni. Devo sempre allentare la fermezza e la mia convinzione e seguire ciò che la mia coscienza mi detta. Non pretendo di essere infallibile — tutti possono errare — ma io mi rifiuto di dire che faccio bene. Dovrebbe così facile per me, cara mamma, dire a Bobrikoff: « Date loro tutto quello che vogliono, lasciateli tornare alla loro vecchia vita. Una completa calma tornerà immediatamente e la mia popolarità aumenterebbe di colpo, una prospettiva davvero allettante, ma non per me! Preferisco sacrificare alla presente infelice situazione, per quanto possa essere grave e minacciosa, perché sono fermamente convinto che non devo agire difficilmente. »
Perdona la mia franchezza, cara mamma, perché che queste righe non ti portavano la consolazione che forse tu ne intendevi ma posso dirti che mentre la scrivevo ho pensato sempre al mio adorato Padre e al mio.

La prima automobile
Un'altra considerazione emerge dalle lettere precedenti e alla quale che è la madre e figlio sorge in questo periodo i primi malintesi. L'intervento della madre nella politica dello zar viene accolto con minore entusiasmo. Nello stesso tempo, Nicola II comincia a non parlare più alla madre dei suoi progetti politici. Questo allontanamento si accentua col volgere degli anni, essendo lo zar sempre più preso dall'influenza dell'ambasciatore che lo circonda, un apparato nettamente con la comparsa di Rasputin. Ancora alla fine di marzo del 1903 madre e figlio si scambiano una lettera per spiegare come mai il zar prenda prima tra loro dell'attenzione dello zar di recarsi a Mosca e la cura di entrambi di ammorzare e perdonare l'equivoco non cancella l'impressione dello straripamento del figlio e del rammarico della madre.

Un ultimo intermezzo aereo prima che la bufera si scateni alla frontiera nipponica. L'automobile, con tutto il clamore della novità, fa la sua prima apparizione nella casa dello zar.
Castello di guerra di Wolfgraben (presso Darmstadt), 23 ottobre 1903.
Addio in automobile: le strade sono perfette e si può andare così rapidamente che è una delizia! Siamo andati due volte a Francoforte dove abbiamo girato per parchi splendidi, negati, spendendo un mucchio di denaro per comprare tanti graziosissimi oggetti. In automobile (per una distanza di circa trenta chilometri) si impiegano solo tre quarti d'ora ad arrivare. Ed è anche così bello non essere sconcertati dal nessuno.
Lo zio Sergio (il granduca Sergio) ed Ella (la moglie, sorella della Zarina) con i loro piccoli Maria e Dimitri sono partiti per Mosca e gli siamo rimasti i pochi. Andre e Alice vengono appena da Darmstadt dove egli è di residenza. Il regno di nozze che abbiamo fatto loro — un'automobile — ha avuto pieno successo. Trovano che è molto utile, ci vanno sempre e ne sono contentissimi. Tre mesi più tardi l'automobile che gli dimenticata: si aprivano le ostilità col Giappone, preludio alla rivoluzione del 1905.

Conciliare di « La Stampa » per l'Italia e dell'« Intransigente » per gli altri Paesi. Riproduzione anche parzialmente in alcune precedenti con l'aggiunta di « La Stampa » del 20 ottobre.

DOMANI:

PORTO ARTURO

ALI E MOTORI al 2° Salone internazionale di Milano

La produzione italiana e quella estera — Dai colossali apparecchi da trasporto al bombardamento alle vetturette del cielo

Milano, 1 notte.
Domani si inaugura al Palazzo dello Sport, il 2° Salone internazionale aeronautico che vedrà riuniti gli apparecchi più moderni nel campo civile che in quello militare e principalmente le ultime creazioni della nostra industria che hanno permesso all'Alfa Romeo di raggiungere un invidiabile primato in tutti i campi.

L'imponente mostra della Fiat
Il salone centrale, ancor oggi tutto un fervore di lavoro per gli ultimi preparativi, presenta un magnifico colpo d'occhio. Esso riunisce, come vedremo, dei veri giganti dell'aria, apparecchi capaci di trasportare più di venti persone a 400 chilometri all'ora, e dei piccoli apparecchi da turismo che hanno un motore poco più grande di quello di una motocicletta. Al centro sono in alto, come librati in volo, che puntano decisamente con un'audace « picchiata » contro il pavimento ingombro da altre ali multicolori.
La Fiat occupa un vasto settore del salone centrale, circa un terzo; e la sua mostra di apparecchi, motori, eliche, costituisce un'imponente spettacolo. Motori ed apparecchi poggiano su blocchi luminosi di vetro-cemento; un apparecchio, il G. 50, sovrasta tutto il salone ad un'altezza di 10 metri. Presentazione, come dicevano, imponente e suggestiva. Questo potente modernissimo Fiat da caccia che pesa 2 tonnellate, appare veramente come librato in volo.

Tanto gli apparecchi quanto i motori esposti dalla Fiat in questa compendiosa mostra vengono dalla produzione di serie dei nostri stabilimenti aeronautici. Lo stabilimento motori Aviazione del Lingotto, lo stabilimento dell'Aeronautica d'Italia in corso Francavilla, lo stabilimento di Marina di Pisa, Prodotti di serie, ma che rappresentano la più alta sintesi del progresso realizzato dalla tecnica aeronautica mondiale. Il risultato di trent'anni di evoluzioni industriali. La Fiat è stata infatti pioniera, nel campo delle costruzioni aeronautiche in Italia, cosa già in quello automobilistico. Fin dal 1904 Giovanni Agnelli, con animo di precursore, fucava nello studio della Fiat la costruzione aeronautica, e da allora, un duplice scopo della società ha lui fondata: e il primo motore Fiat d'aviazione portò la data del 1908. Da quel motore primigenio alle decine di migliaia di motori d'aviazione costruiti dalla Fiat per la gran guerra, forniti anche agli Alleati, passa, meno di un decennio; e quando il Fascismo risolveva una nuova vita l'aviazione italiana per portarla alle glorie e alla potenza attuale, i motori Fiat partecipano a laione delle più alte vette della aviazione fascista, conquistando superbi primati: la Coppa Schneider nel 1925, il volo-retro di Ferrara e del Prete lanciato attraverso 8000 km di oceano, il primato di velocità del 1925 e quello del 1930, la prima traversata atlantica di Balbo con 12 apparecchi di squadriglia; e infine, ancora imbattuti dopo 3 anni, i primi assenti di velocità su base (ricordi Agnelli: 798.209 km. ora) a 100 km. e la Coppa Blériot.

La A. O. (materiali aeronautici) Fiat hanno rinnovato le loro splendide prove (gli apparecchi che in formazione volavano per primi su Addis Abeba non ancora occupata avevano motori Fiat); e nella gloriosa aviazione legionaria in Spagna: « caccia » Fiat hanno fatto e continuano a fare prodigi che valgono a confermare, con l'eroico valore dei piloti, la qualità ed il rendimento del materiale della Fiat. Infine è pure noto il rendimento degli apparecchi e dei motori Fiat nell'aviazione civile: basta ricordare il servizio che fanno sulla Roma-Milano, sulla Roma-Torino, sulla Venezia-Firenze e in altre rotte delle « Avio-linee italiane ».

Costruzione metallica
In particolare gli apparecchi esposti al Salone di Milano rappresentano oggi altissimi livelli di costruzione metallica, che la Fiat ha adottato da più di un decennio. Ecco il Fiat G. 30 velivolo monoposto ad ala bassa munito di un motore Fiat A. 74 R. C. da 540 cavalli destinato alla caccia di indagine e combattimento. Ed ecco il Fiat B. 27 bimotore monoposto, ad ala bassa, con carrello retrattile; modernissimo apparecchio per il bombardamento a grande distanza e alta quota con elicotro cinescopio. Ed ecco il grande apparecchio civile Fiat G. 18 T, con due motori Fiat A. 80 R. C. da 1000 cav. ciascuno; porta 13 passeggeri ed è uno dei più veloci apparecchi civili del mondo. Tra questi apparecchi d'impennata gloriosa mostra il Fiat A. B. 2 di 3000 cav. del primato Agnelli, il motore che ha dato all'uomo la più alta velocità finora raggiunta. A parte essi esposti altri motori Fiat come l'A. 80 R. C. 18 cilindri a doppia stella 1000 cav. e l'A. 74 R. C. 11 cilindri a doppia stella 340 cav.

Questi motori raffinati dall'aria, hanno già al loro attivo magnifici risultati rispondendo in pieno alle esigenze degli apparecchi moderni sia a quelle rotte della guerra che a quelle della pace. Ma il rapido passo che il progresso dell'aviazione ha assunto in questi ultimi tempi non accenna a rallentare. Aeroplani sempre più grandi saranno imposti negli anni venturosi, che richiederanno motori di potenza sempre più alta. Bisogna il complesso di esperienze che il motore d'aviazione moderno richiede per essere messo a punto e indispensabile che i motori di domani siano già oggi sul banco di prova. E così la Fiat ha già in cantiere il nuovo motore da 1500 cav. destinato a succedere all'attuale.

I tre sorcelli verdi
Troviamo poi il Magni Vela per caccia ed acrobazia, monoposto munito di un motore Farina T. 58 della potenza di 150 cav., ed i « Re » il 41 da caccia, un aereo acrobatico biplano munito di motore Pignola F. VII C. 48 della potenza di 400 cav., ed il « Re » il 41 da caccia, un aereo acrobatico biplano munito di motore Fiat A. 74 R. C. 48 della potenza di 400 cav. La « Brda » espone il Breda da turismo monoposto a 4 posti munito di un motore Argus A. 5. 101 da 250 cav. ed il Breda da bombardamento velocità munito di due motori Fiat A. 58 R. C. 48 della potenza complessiva di 2000 cav. oltre a numerosi modelli degli altri tipi di apparecchi costruiti dalla « Casa milanese ».

Ed ecco allora « stand » della Sime Marchetti che espone oltre all'apparecchio di Cugini e Farina, che ha assicurato vittoria nella magnifica vittoria nella (targa-Damascus-Parigi) (con i tre sorcelli verdi) dipinti sulla fusoliera), lo « B. 27 » da bombardamento e ricognizione biplano munito di motori Fiat A. 80 R. C. 18 della potenza complessiva di 2200 cav. e numerosi modelli degli altri tipi costruiti dalla ditta.

I Confini Russi dell'Aviazione espongono l'idrovolante Coni. E. 556, che ha assicurato primati all'Italia, apparecchio trimotore per trasporto passeggeri munito di motori Alfa R. C. 34 della potenza complessiva di 2300 cav. e numerosi modelli degli altri tipi costruiti dalla ditta.

I Confini Russi dell'Aviazione espongono l'idrovolante Coni. E. 556, che ha assicurato primati all'Italia, apparecchio trimotore per trasporto passeggeri munito di motori Alfa R. C. 34 della potenza complessiva di 2300 cav. e numerosi modelli degli altri tipi costruiti dalla ditta.

I Confini Russi dell'Aviazione espongono l'idrovolante Coni. E. 556, che ha assicurato primati all'Italia, apparecchio trimotore per trasporto passeggeri munito di motori Alfa R. C. 34 della potenza complessiva di 2300 cav. e numerosi modelli degli altri tipi costruiti dalla ditta.

I Confini Russi dell'Aviazione espongono l'idrovolante Coni. E. 556, che ha assicurato primati all'Italia, apparecchio trimotore per trasporto passeggeri munito di motori Alfa R. C. 34 della potenza complessiva di 2300 cav. e numerosi modelli degli altri tipi costruiti dalla ditta.

I Confini Russi dell'Aviazione espongono l'idrovolante Coni. E. 556, che ha assicurato primati all'Italia, apparecchio trimotore per trasporto passeggeri munito di motori Alfa R. C. 34 della potenza complessiva di 2300 cav. e numerosi modelli degli altri tipi costruiti dalla ditta.

I Confini Russi dell'Aviazione espongono l'idrovolante Coni. E. 556, che ha assicurato primati all'Italia, apparecchio trimotore per trasporto passeggeri munito di motori Alfa R. C. 34 della potenza complessiva di 2300 cav. e numerosi modelli degli altri tipi costruiti dalla ditta.

I Confini Russi dell'Aviazione espongono l'idrovolante Coni. E. 556, che ha assicurato primati all'Italia, apparecchio trimotore per trasporto passeggeri munito di motori Alfa R. C. 34 della potenza complessiva di 2300 cav. e numerosi modelli degli altri tipi costruiti dalla ditta.

I Confini Russi dell'Aviazione espongono l'idrovolante Coni. E. 556, che ha assicurato primati all'Italia, apparecchio trimotore per trasporto passeggeri munito di motori Alfa R. C. 34 della potenza complessiva di 2300 cav. e numerosi modelli degli altri tipi costruiti dalla ditta.

I Confini Russi dell'Aviazione espongono l'idrovolante Coni. E. 556, che ha assicurato primati all'Italia, apparecchio trimotore per trasporto passeggeri munito di motori Alfa R. C. 34 della potenza complessiva di 2300 cav. e numerosi modelli degli altri tipi costruiti dalla ditta.

I Confini Russi dell'Aviazione espongono l'idrovolante Coni. E. 556, che ha assicurato primati all'Italia, apparecchio trimotore per trasporto passeggeri munito di motori Alfa R. C. 34 della potenza complessiva di 2300 cav. e numerosi modelli degli altri tipi costruiti dalla ditta.

I Confini Russi dell'Aviazione espongono l'idrovolante Coni. E. 556, che ha assicurato primati all'Italia, apparecchio trimotore per trasporto passeggeri munito di motori Alfa R. C. 34 della potenza complessiva di 2300 cav. e numerosi modelli degli altri tipi costruiti dalla ditta.

I Confini Russi dell'Aviazione espongono l'idrovolante Coni. E. 556, che ha assicurato primati all'Italia, apparecchio trimotore per trasporto passeggeri munito di motori Alfa R. C. 34 della potenza complessiva di 2300 cav. e numerosi modelli degli altri tipi costruiti dalla ditta.

I Confini Russi dell'Aviazione espongono l'idrovolante Coni. E. 556, che ha assicurato primati all'Italia, apparecchio trimotore per trasporto passeggeri munito di motori Alfa R. C. 34 della potenza complessiva di 2300 cav. e numerosi modelli degli altri tipi costruiti dalla ditta.

I Confini Russi dell'Aviazione espongono l'idrovolante Coni. E. 556, che ha assicurato primati all'Italia, apparecchio trimotore per trasporto passeggeri munito di motori Alfa R. C. 34 della potenza complessiva di 2300 cav. e numerosi modelli degli altri tipi costruiti dalla ditta.

I Confini Russi dell'Aviazione espongono l'idrovolante Coni. E. 556, che ha assicurato primati all'Italia, apparecchio trimotore per trasporto passeggeri munito di motori Alfa R. C. 34 della potenza complessiva di 2300 cav. e numerosi modelli degli altri tipi costruiti dalla ditta.

I Confini Russi dell'Aviazione espongono l'idrovolante Coni. E. 556, che ha assicurato primati all'Italia, apparecchio trimotore per trasporto passeggeri munito di motori Alfa R. C. 34 della potenza complessiva di 2300 cav. e numerosi modelli degli altri tipi costruiti dalla ditta.

I Confini Russi dell'Aviazione espongono l'idrovolante Coni. E. 556, che ha assicurato primati all'Italia, apparecchio trimotore per trasporto passeggeri munito di motori Alfa R. C. 34 della potenza complessiva di 2300 cav. e numerosi modelli degli altri tipi costruiti dalla ditta.

I Confini Russi dell'Aviazione espongono l'idrovolante Coni. E. 556, che ha assicurato primati all'Italia, apparecchio trimotore per trasporto passeggeri munito di motori Alfa R. C. 34 della potenza complessiva di 2300 cav. e numerosi modelli degli altri tipi costruiti dalla ditta.

I Confini Russi dell'Aviazione espongono l'idrovolante Coni. E. 556, che ha assicurato primati all'Italia, apparecchio trimotore per trasporto passeggeri munito di motori Alfa R. C. 34 della potenza complessiva di 2300 cav. e numerosi modelli degli altri tipi costruiti dalla ditta.

I Confini Russi dell'Aviazione espongono l'idrovolante Coni. E. 556, che ha assicurato primati all'Italia, apparecchio trimotore per trasporto passeggeri munito di motori Alfa R. C. 34 della potenza complessiva di 2300 cav. e numerosi modelli degli altri tipi costruiti dalla ditta.

I Confini Russi dell'Aviazione espongono l'idrovolante Coni. E. 556, che ha assicurato primati all'Italia, apparecchio trimotore per trasporto passeggeri munito di motori Alfa R. C. 34 della potenza complessiva di 2300 cav. e numerosi modelli degli altri tipi costruiti dalla ditta.

I Confini Russi dell'Aviazione espongono l'idrovolante Coni. E. 556, che ha assicurato primati all'Italia, apparecchio trimotore per trasporto passeggeri munito di motori Alfa R. C. 34 della potenza complessiva di 2300 cav. e numerosi modelli degli altri tipi costruiti dalla ditta.

I Confini Russi dell'Aviazione espongono l'idrovolante Coni. E. 556, che ha assicurato primati all'Italia, apparecchio trimotore per trasporto passeggeri munito di motori Alfa R. C. 34 della potenza complessiva di 2300 cav. e numerosi modelli degli altri tipi costruiti dalla ditta.

I Confini Russi dell'Aviazione espongono l'idrovolante Coni. E. 556, che ha assicurato primati all'Italia, apparecchio trimotore per trasporto passeggeri munito di motori Alfa R. C. 34 della potenza complessiva di 2300 cav. e numerosi modelli degli altri tipi costruiti dalla ditta.

I Confini Russi dell'Aviazione espongono l'idrovolante Coni. E. 556, che ha assicurato primati all'Italia, apparecchio trimotore per trasporto passeggeri munito di motori Alfa R. C. 34 della potenza complessiva di 2300 cav. e numerosi modelli degli altri tipi costruiti dalla ditta.

I Confini Russi dell'Aviazione espongono l'idrovolante Coni. E. 556, che ha assicurato primati all'Italia, apparecchio trimotore per trasporto passeggeri munito di motori Alfa R. C. 34 della potenza complessiva di 2300 cav. e numerosi modelli degli altri tipi costruiti dalla ditta.

I Confini Russi dell'Aviazione espongono l'idrovolante Coni. E. 556, che ha assicurato primati all'Italia, apparecchio trimotore per trasporto passeggeri munito di motori Alfa R. C. 34 della potenza complessiva di 2300 cav. e numerosi modelli degli altri tipi costruiti dalla ditta.

I Confini Russi dell'Aviazione espongono l'idrovolante Coni. E. 556, che ha assicurato primati all'Italia, apparecchio trimotore per trasporto passeggeri munito di motori Alfa R. C. 34 della potenza complessiva di 2300 cav. e numerosi modelli degli altri tipi costruiti dalla ditta.

I Confini Russi dell'Aviazione espongono l'idrovolante Coni. E. 556, che ha assicurato primati all'Italia, apparecchio trimotore per trasporto passeggeri munito di motori Alfa R. C. 34 della potenza complessiva di 2300 cav. e numerosi modelli degli altri tipi costruiti dalla ditta.

I Confini Russi dell'Aviazione espongono l'idrovolante Coni. E. 556, che ha assicurato primati all'Italia, apparecchio trimotore per trasporto passeggeri munito di motori Alfa R. C. 34 della potenza complessiva di 2300 cav. e numerosi modelli degli altri tipi costruiti dalla ditta.

I Confini Russi dell'Aviazione espongono l'idrovolante Coni. E. 556, che ha assicurato primati all'Italia, apparecchio trimotore per trasporto passeggeri munito di motori Alfa R. C. 34 della potenza complessiva di 2300 cav. e numerosi modelli degli altri tipi costruiti dalla ditta.

I Confini Russi dell'Aviazione espongono l'idrovolante Coni. E. 556, che ha assicurato primati all'Italia, apparecchio trimotore per trasporto passeggeri munito di motori Alfa R. C. 34 della potenza complessiva di 2

La settimana in Borsa

Non offrono elementi di una cronaca molto diffusa. Caratteristica dominante l'incertezza e la confusione degli uomini, in ogni singola situazione sono elaborati sintomi di ripresca ma in definitiva la loro pervicacia che ha preso il sopravvento. La corrente di emulazione ha cessato di manifestarsi crollando nel processo di sfaldamento delle posizioni formate nel periodo di crisi. Il fatto però che l'osservazione

[illegible]

Uner, Savigliano, Montepani e Cotrone Meridionali ed le misure quindi sugli altri. Ranzanin e sostante le Montebell e le Borge. Qualche smita di ripresa su alcuni titoli locali come la Bracliera, Venchi Unica e Florio.

BORSE ITALIANE

TORINO, 1. — Qualche accenno di ripresa in un primo tempo, nel il mer-

TITOLI	Quot.	TITOLI	Quot.
Rendita 3 1/2	72 55	Merid. 31	306 -

Rep. H. 279	10	Edison	118
Rep. H. 280	11	Uccia	92
Rep. H. 281	12	Alfonso	145
Rep. H. 282	13	Alfonso	145
Rep. H. 283	14	Alfonso	145
Rep. H. 284	15	Alfonso	145
Rep. H. 285	16	Alfonso	145
Rep. H. 286	17	Alfonso	145
Rep. H. 287	18	Alfonso	145
Rep. H. 288	19	Alfonso	145
Rep. H. 289	20	Alfonso	145
Rep. H. 290	21	Alfonso	145
Rep. H. 291	22	Alfonso	145
Rep. H. 292	23	Alfonso	145
Rep. H. 293	24	Alfonso	145
Rep. H. 294	25	Alfonso	145
Rep. H. 295	26	Alfonso	145
Rep. H. 296	27	Alfonso	145
Rep. H. 297	28	Alfonso	145
Rep. H. 298	29	Alfonso	145
Rep. H. 299	30	Alfonso	145
Rep. H. 300	31	Alfonso	145
Rep. H. 301	32	Alfonso	145
Rep. H. 302	33	Alfonso	145
Rep. H. 303	34	Alfonso	145
Rep. H. 304	35	Alfonso	145
Rep. H. 305	36	Alfonso	145
Rep. H. 306	37	Alfonso	145
Rep. H. 307	38	Alfonso	145
Rep. H. 308	39	Alfonso	145
Rep. H. 309	40	Alfonso	145
Rep. H. 310	41	Alfonso	145
Rep. H. 311	42	Alfonso	145
Rep. H. 312	43	Alfonso	145
Rep. H. 313	44	Alfonso	145
Rep. H. 314	45	Alfonso	145
Rep. H. 315	46	Alfonso	145
Rep. H. 316	47	Alfonso	145
Rep. H. 317	48	Alfonso	145
Rep. H. 318	49	Alfonso	145
Rep. H. 319	50	Alfonso	145
Rep. H. 320	51	Alfonso	145
Rep. H. 321	52	Alfonso	145
Rep. H. 322	53	Alfonso	145
Rep. H. 323	54	Alfonso	145
Rep. H. 324	55	Alfonso	145
Rep. H. 325	56	Alfonso	145
Rep. H. 326	57	Alfonso	145
Rep. H. 327	58	Alfonso	145
Rep. H. 328	59	Alfonso	145
Rep. H. 329	60	Alfonso	145
Rep. H. 330	61	Alfonso	145
Rep. H. 331	62	Alfonso	145
Rep. H. 332	63	Alfonso	145
Rep. H. 333	64	Alfonso	145
Rep. H. 334	65	Alfonso	145
Rep. H. 335	66	Alfonso	145
Rep. H. 336	67	Alfonso	145
Rep. H. 337	68	Alfonso	145
Rep. H. 338	69	Alfonso	145
Rep. H. 339	70	Alfonso	145
Rep. H. 340	71	Alfonso	145
Rep. H. 341	72	Alfonso	145
Rep. H. 342	73	Alfonso	145
Rep. H. 343	74	Alfonso	145
Rep. H. 344	75	Alfonso	145
Rep. H. 345	76	Alfonso	145
Rep. H. 346	77	Alfonso	145
Rep. H. 347	78	Alfonso	145
Rep. H. 348	79	Alfonso	145
Rep. H. 349	80	Alfonso	145
Rep. H. 350	81	Alfonso	145
Rep. H. 351	82	Alfonso	145
Rep. H. 352	83	Alfonso	145
Rep. H. 353	84	Alfonso	145
Rep. H. 354	85	Alfonso	145
Rep. H. 355	86	Alfonso	145
Rep. H. 356	87	Alfonso	145
Rep. H. 357	88	Alfonso	145
Rep. H. 358	89	Alfonso	145
Rep. H. 359	90	Alfonso	145
Rep. H. 360	91	Alfonso	145
Rep. H. 361	92	Alfonso	145
Rep. H. 362	93	Alfonso	145
Rep. H. 363	94	Alfonso	145
Rep. H. 364	95	Alfonso	145
Rep. H. 365	96	Alfonso	145

1914a: 1051; Dantracra 420.10; Cus-
 nida 19; Anaxeta 357.9f.
 MILAND, 1. Centur. 646; An. Gen.
 4530.0; 1914b: 1051; Dantracra 420.10;
 1915.0; 1916.0; 1917.0; 1918.0;
 1919.0; 1920.0; 1921.0; 1922.0; 1923.0;
 1924.0; 1925.0; 1926.0; 1927.0; 1928.0;
 1929.0; 1930.0; 1931.0; 1932.0; 1933.0;
 1934.0; 1935.0; 1936.0; 1937.0; 1938.0;
 1939.0; 1940.0; 1941.0; 1942.0; 1943.0;
 1944.0; 1945.0; 1946.0; 1947.0; 1948.0;
 1949.0; 1950.0; 1951.0; 1952.0; 1953.0;
 1954.0; 1955.0; 1956.0; 1957.0; 1958.0;
 1959.0; 1960.0; 1961.0; 1962.0; 1963.0;
 1964.0; 1965.0; 1966.0; 1967.0; 1968.0;
 1969.0; 1970.0; 1971.0; 1972.0; 1973.0;
 1974.0; 1975.0; 1976.0; 1977.0; 1978.0;
 1979.0; 1980.0; 1981.0; 1982.0; 1983.0;
 1984.0; 1985.0; 1986.0; 1987.0; 1988.0;
 1989.0; 1990.0; 1991.0; 1992.0; 1993.0;
 1994.0; 1995.0; 1996.0; 1997.0; 1998.0;
 1999.0; 2000.0; 2001.0; 2002.0; 2003.0;
 2004.0; 2005.0; 2006.0; 2007.0; 2008.0;
 2009.0; 2010.0; 2011.0; 2012.0; 2013.0;
 2014.0; 2015.0; 2016.0; 2017.0; 2018.0;
 2019.0; 2020.0; 2021.0; 2022.0; 2023.0;
 2024.0; 2025.0; 2026.0; 2027.0; 2028.0;
 2029.0; 2030.0; 2031.0; 2032.0; 2033.0;
 2034.0; 2035.0; 2036.0; 2037.0; 2038.0;
 2039.0; 2040.0; 2041.0; 2042.0; 2043.0;
 2044.0; 2045.0; 2046.0; 2047.0; 2048.0;
 2049.0; 2050.0; 2051.0; 2052.0; 2053.0;
 2054.0; 2055.0; 2056.0; 2057.0; 2058.0;
 2059.0; 2060.0; 2061.0; 2062.0; 2063.0;
 2064.0; 2065.0; 2066.0; 2067.0; 2068.0;
 2069.0; 2070.0; 2071.0; 2072.0; 2073.0;
 2074.0; 2075.0; 2076.0; 2077.0; 2078.0;
 2079.0; 2080.0; 2081.0; 2082.0; 2083.0;
 2084.0; 2085.0; 2086.0; 2087.0; 2088.0;
 2089.0; 2090.0; 2091.0; 2092.0; 2093.0;
 2094.0; 2095.0; 2096.0; 2097.0; 2098.0;
 2099.0; 2100.0; 2101.0; 2102.0; 2103.0;
 2104.0; 2105.0; 2106.0; 2107.0; 2108.0;
 2109.0; 2110.0; 2111.0; 2112.0; 2113.0;
 2114.0; 2115.0; 2116.0; 2117.0; 2118.0;
 2119.0; 2120.0; 2121.0; 2122.0; 2123.0;
 2124.0; 2125.0; 2126.0; 2127.0; 2128.0;
 2129.0; 2130.0; 2131.0; 2132.0; 2133.0;
 2134.0; 2135.0; 2136.0; 2137.0; 2138.0;
 2139.0; 2140.0; 2141.0; 2142.0; 2143.0;
 2144.0; 2145.0; 2146.0; 2147.0; 2148.0;
 2149.0; 2150.0; 2151.0; 2152.0; 2153.0;
 2154.0; 2155.0; 2156.0; 2157.0; 2158.0;
 2159.0; 2160.0; 2161.0; 2162.0; 2163.0;
 2164.0; 2165.0; 2166.0; 2167.0; 2168.0;
 2169.0; 2170.0; 2171.0; 2172.0; 2173.0;
 2174.0; 2175.0; 2176.0; 2177.0; 2178.0;
 2179.0; 2180.0; 2181.0; 2182.0; 2183.0;
 2184.0; 2185.0; 2186.0; 2187.0; 2188.0;
 2189.0; 2190.0; 2191.0; 2192.0; 2193.0;
 2194.0; 2195.0; 2196.0; 2197.0; 2198.0;
 2199.0; 2200.0; 2201.0; 2202.0; 2203.0;
 2204.0; 2205.0; 2206.0; 2207.0; 2208.0;
 2209.0; 2210.0; 2211.0; 2212.0; 2213.0;
 2214.0; 2215.0; 2216.0; 2217.0; 2218.0;
 2219.0; 2220.0; 2221.0; 2222.0; 2223.0;
 2224.0; 2225.0; 2226.0; 2227.0; 2228.0;
 2229.0; 2230.0; 2231.0; 2232.0; 2233.0;
 2234.0; 2235.0; 2236.0; 2237.0; 2238.0;
 2239.0; 2240.0; 2241.0; 2242.0; 2243.0;
 2244.0; 2245.0; 2246.0; 2247.0; 2248.0;
 2249.0; 2250.0; 2251.0; 2252.0; 2253.0;
 2254.0; 2255.0; 2256.0; 2257.0; 2258.0;
 2259.0; 2260.0; 2261.0; 2262.0; 2263.0;
 2264.0; 2265.0; 2266.0; 2267.0; 2268.0;
 2269.0; 2270.0; 2271.0; 2272.0; 2273.0;
 2274.0; 2275.0; 2276.0; 2277.0; 2278.0;
 2279.0; 2280.0; 2281.0; 2282.0; 2283.0;
 2284.0; 2285.0; 2286.0; 2287.0; 2288.0;
 2289.0; 2290.0; 2291.0; 2292.0; 2293.0;
 2294.0; 2295.0; 2296.0; 2297.0; 2298.0;
 2299.0; 2300.0; 2301.0; 2302.0; 2303.0;
 2304.0; 2305.0; 2306.0; 2307.0; 2308.0;
 2309.0; 2310.0; 2311.0; 2312.0; 2313.0;
 2314.0; 2315.0; 2316.0; 2317.0; 2318.0;
 2319.0; 2320.0; 2321.0; 2322.0; 2323.0;
 2324.0; 2325.0; 2326.0; 2327.0; 2328.0;
 2329.0; 2330.0; 2331.0; 2332.0; 2333.0;
 2334.0; 2335.0; 2336.0; 2337.0; 2338.0;
 2339.0; 2340.0; 2341.0; 2342.0; 2343.0;
 2344.0; 2345.0; 2346.0; 2347.0; 2348.0;
 2349.0; 2350.0; 2351.0; 2352.0; 2353.0;
 2354.0; 2355.0; 2356.0; 2357.0; 2358.0;
 2359.0; 2360.0; 2361.0; 2362.0; 2363.0;
 2364.0; 2365.0; 2366.0; 23

[illegible][illegible]

L. 20.774: Giorgio 2.770.
 L. Salvatore Monti, 1. — Uvaggi di
 alta collina superiori al Mg. L. 7.10;
 7.30; in comuni alla rifinitura 6.20-6.40.
 Valenza, 1. — Uvaggi di alta collina
 nei comuni al Mg. L. 7.70; in collina
 rifinitura 6.20-6.40; uvaggi di pianura
 e media collina superiori 6.50-6.60; in
 comuni al di 6.10.
 Vignale, 1. — Uvaggi, Mg. 2.530 e
 presso mulino di L. 6.50 al Mg.



**INTERNAZIONALE
AERONAUTICO**

MILANO - PALAZZO DELLO SPORT

2-17 OTTOBRE 1937 - XV

Per agevolare la
CAMPAGNA DEMOGRAFICA
 L'UNIONE PUBBLICITARIA ITALIANA, Sede di Torino, concede la
SCONTO 50 %
 sulle tariffe degli ANNUNZI MATRIMONIALI e individuali
 inseriti in entrambi i giornali durante la campagna, e ad altre facilitazioni

